

DEÁK ANTAL ANDRÁS*

Első kereskedelmi térképünk

Az 1683–1699-ig tartó, török elleni felszabadító háború, tudjuk, nemcsak Lipót császár háborúja volt, hanem egész Európáé. Ez azt is jelentette, hogy ebben a hadseregben nagyon sok kiváló katona és mérnök harcolt és dolgozott ekkortájt Magyarország területén. Köztük volt az a két ember is, akiknek a munkája az alábbiakban bemutatott térkép. Értelmi szerzője L. F. Marsigli, rajzolója pedig J. C. Müller volt.

Luigi Ferdinando Marsigli mint ifjú bolognai gróf, híres egyetemi tanároktól sajátította el azokat a tudományokat, melyek kellettek ahhoz, hogy ne csak hadmérnökként alkosson kiemelkedőt, hanem meg tudja írni a Duna magyarországi szakaszát bemutató Duna-monográfiáját¹ vagy azt a tanulmányt, melynek mellékleteként született meg a szóban forgó kereskedelmi térkép.

Johann Christoph Müllert Marsigli 1696-ban hívta be Nürnbergből, amikor már belátta, hogy az ország térképezésének eltervezett feladatát képtelen elvégezni. Müllernek nagy erénye volt precizitása és kiváló művészi érzéke. Térképei nemcsak jók, de szépek is. Jó példa erre közismert Magyarország-térképe, mely 1709-ben nyomtatásban is megjelent.

I. ÉRTEKEZÉS A KERESKEDELEMRŐL²

Ez a címe Marsigli azon tanulmányának, melynek mellékletéül a térképet Müller megrajzolta. Marsiglit a tanulmány megírására a császár szólította fel. Miért éppen őt? Magyarázatot életre hozta nyújt:

Marsigli sikeres katonaként harcolta végig a háborút. Tábornoki rangot is kapott, és a császár bizalmasaként többször küldték a törökökhöz a békéről tárgyalni. Karlócza után pedig a határvonal pontos futását a helyszínen egy török és egy osztrák bizottság tárgyalásos huzavonák kíséretében döntötte el. Az utóbbi bizottság vezetőjévé Marsiglit nevezték ki. Ő kicsit ismerte a török nyelvet is, és a szóba jöhető valamennyi tisztnél jobban ismerte a határvidéket és a Balkánt. Mint határkijelölő biztos is példa nélkül álló munkát végzett: a 850 km hosszú határszakaszt felmérte, és egy 39 szelvényes térképen még a határjelek hollétét és elhelyezkedését is térképre vitette. Ez a módszeres eljárás is egyedülálló a kora hadtörténetében.

1. A CSÁSZÁR PARANCSA

Ezt a feladatát még el sem végezte, amikor a császár felszólítása eljutott Marsiglihez. Egy tanulmányt kellett írnia, melyben felvázolja, milyen kereskedelmi lehetőségek nyílnak a birodal-

* Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum, 2500 Esztergom, Kölcsey u. 2.

lom számára a megváltozott politikai helyzetben. Bécs kereste annak lehetőségét, hogy miként tudná a Földközi tengeri és a balkáni térség kereskedelmének hasznát megcsapolni. A sok háború kiűrtette a kincstárt. Kissé késve ugyan, de Marsigli eleget tett a felszólításnak, és 1699. október 16-án küldött határjelentése kíséretében eljuttatta javaslatát Bécsbe.

„A sok győzelem Császári Felségtek kincstára számára... nagy lehetőségeket nyitott meg – kezdi írását – és lehetővé teszi alattvalói számára hasznot hozó kereskedés megvalósítását.”³ Az alapelveket illetően minden tekintetben a nyugati merkantilistákat követi. Még Értekezésének címe is angol példát sejtet. Az „*Allgemeiner Discurs über den Traffico*”, mely a latin, német és olasz szavak elegye, egy kilenc évvel korábban megjelent angol nyelvű írásnak csaknem pontos tükörfordítása⁴ (Discourse of Trade). (Zárójelben megjegyezzük, hogy a kameralizmusként ismert osztrák merkantilizmus eltért a nyugatiakétól. Szűklátókörű, kincstárközpontú volt. Még a telepítéseket is ez a szempont irányította. „*Ubi populus, ibi obulus*”, azaz ahol a népesség, ott a pénz – vallották. A gazdaságilag elmaradott Balkánnak és tulajdonképpen Magyarországnak is olyasmi szerepet szántak, mint a nyugati államok a gyarmatoknak.

A kereskedelem alatt Marsigli kizárólag a külkereskedelmet érti: „A kereskedés nem más, mint olyan idegenek közötti kommunikáció, akik saját hazájukból származó termékeket és kézműves munkákat egy idegen országban eladni vagy megvenni szándékoznak.”

Éppen ezért, amikor ő a kereskedelmi útvonalakat és lehetőségeket fölvezet, ezek mind külföldre irányulnak. Írását négy fejezetre osztja:

1. Meghatározza a kereskedelmi vonalak kiinduló- és célállomásait, majd az őket összekötő vízi és szárazföldi utakat, melyeken a két állomás között az árut szállítják, miközben megvizsgálja azt is, hogy a bizonyos áruknak bizonyos utakon való szállításából a tulajdonosoknak mekkora haszna vagy kára származhat.

2. Számbaveszi azokat a kereskedelmi utakat, melyek csak lóval, esetleg szekérrel is, avagy hajóval járhatók; hol vannak állandó vagy repülőhidak, illetve, hogy a különböző hajók számára milyen kikötési lehetőségek nyílnak.

3. Meghatározza, hogy hol lenne jó raktárakat létesíteni, ahol a kereskedőket is el lehet szállásolni. Foglalkozik a vámtarifával, valamint az utak és hidak karbantartására szolgáló járadékokkal.

4. Elemzi, hogy mely nemzeteknek milyen érdekei fűződnek azokhoz a területekhez, ahol a császár gazdasági-kereskedelmi befolyását érvényesíteni akarja, és ha ez sikerül, előrelátóan meg kell vizsgálni azt a kérdést is, hogy „...mely nemzetek árthatnak Felségtek érdekeinek, avagy melyek irigykedhetnek, következésképp részükről minden esetben ellenlépésekre kell felkészülni”.

2. BAJA, A „VILÁG KÖZEPE”

Marsigli térképén és tanulmányában nem Bécsnek vagy Budának, hanem Bajának juttatott központi szerepet a térség kereskedelmében: a legtöbb vízi és kereskedelmi útvonal ide fut be, innét indul. Idézem: „Valószínűleg nemcsak Császári Felségteknek, hanem másoknak is feltűnik majd, hogy Baját több kiindulási vonallal tüntetem ki, mint a fő erősséget, Budát. Személyes ismereteim ugyanis, melyekkel a meghódított területekről rendelkezem, indítottak erre. Ezeket az ismereteket részben a Lotharingiai herceg Nagyhasánnál aratott győzelmét és az azt követő, Erdély visszafoglalását célzó menetelés alatt szereztem. Ezen túlmenően is a különböző háborús ügyekben tett utazásaim meggyőztek arról, hogy az említett kiindulási pontnak, Bajának, békeidőben ugyanúgy, miként háborús időkben, fő lerakatként kellene szolgálnia.

Azt pedig, hogy Bajáról hogyan lehet a végpontokhoz eljutni, az alábbi módon vázoltam fel:

A 4. vonallal jelölt útnak a kisebbik részét szárazon, a nagyobb felét vízen kell megtenni. E szerint a szárazföldi út az Adriai tenger partján Raguzánál szűnik meg, és Dél-Magyarországtól a Drina folyóig Szlavónián át a Drinának a Szávába való torkolatáig halad, majd az előbb említett folyó mentén átszeli Hercegovina területét.

A tengeri útvonal Ragusa kikötőjénél kezdődik, és a Velencei Köztársaság, Ciprus, Morea és a görög félsziget között, Kis-Ázsiában Szmirna híres kikötőjében ér véget.

Ez a vonal Császári Felségtek országaiban Eszéken és a nagyon fontos fekvésű Raskán [Ratsa] halad át, a török területen pedig Zvornick [Zvornik], Visograd [Višegrad], Teligia, Fogia és innét a magyar korona által bekebelezett raguzaiak fővárosába tart.

A tengernél nagy felülete és az abból származó esetlegességek miatt nem ajánlatos, illetve nem helyén való egy meghatározott útvonalat kijelölni.

Arról pedig, hogy mekkora előnye származik ebből a kereskedelmi vonalból Császári Felségteknek, és hogy mennyire fogják ezért irigyelni más hatalmak, majd a maga helyén szólunk...

Bajától mint a kiindulási ponttól, a 4. és 5. vonalon Eszéken át mint célállomásba, Seraglioba [Sarajevo] jutunk.

Ez a vonal értelemszerűen átszeli Dél-Magyarország peremvidékét, amikor is a Dráván át Eszékre visz, majd Szlavóniát átszelve Brodba, és a Száván át a Bosna folyó mentén kigyózáva az említett Seraglioba [Sarajevo] érünk.

A fent említett kiindulási állomáshoz ezt az utat nem jelöltem be, mivel bármelyik tengeri kikötőhöz menne is, Császári Felségtek számára semmi hasznót nem hoz. Ennek okát legalázatosabban egy másik fejezetben fejtem majd ki. Biztos azonban, hogy a boszniai törököknek és más hatalmaknak az oly nagyon áhított kereskedelmi forgalom nagyon jelentős hasznót hozna, ezzel szemben Császári Felségtek alattvalóinak inkább hátrányt és kárt okozna.

Ha Bajáról a 4, 5 és aztán a 15. vonalakat (mely utóbbi az Adriai tenger partján lévő Carlopago [Karlobag] kikötőben ér véget) vesszük, innen két irányba, Velencébe és Anconába mehetünk.

Ez az útvonal, miként az előbbi, Dél-Magyarország peremvidékén át Eszékre visz, átszelve Szlavóniát Brodot érinti, és hasonlóképpen keresztülmegy Bosznián, ahol Banja Lukaba torkollik, majd pár óra után Bihács felett az Una folyóhoz ér az ember, itt hídon át Vakupba [Vakuf]. Ezután három óra hosszan még horvátországi területen vezet ez az út, a Corbavia peremén a Plessiviz [Plješevica] hegyen a Lombardinik hágón át Liccába, ahonnét Graschaz [Gospic] érintésével Carlopagoba [Carlobag] jutunk. Ezek mind olyan helységek és országok, melyek Császári Felségtek által Horvátországban meghódított területekre esnek.

Ennek a vonalnak a további leírásánál egyetlen biztos állomást sem lehet megjelölni, mivel az a sok kiszámíthatatlan körülménynek és veszélynek kitett tengeri útban folytatódik.

A sokat emlegetett Bajáról két más nagyon jelentős kereskedelmi útvonalat lehet kiépíteni más hatalmakkal, melyek Császári Felségtek hódításai által idegen hatalmak területének érintése nélkül egészen Velencéig és Anconaig és Buccari [Bakar] tengeri kikötőjéhez visznek.

Egyikük részben szárazon, a másikuk vízen vezet. A szárazföldi a 4. számúhoz igazodik Eszékiig, majd Brodba tart. Innen ez a vonal vízen folytatódik, Sziszekig a Száván, ahol a Kulpa betorkollik, melyen aztán tovább hajózhat az ember Károlyvárosig, innen szárazon a 16. vonal irányában Buccariba [Bakar] jut. Amennyiben pedig a 14. számú úton igyekszünk a tengerhez, úgy a Szlavónia és Bosznia közötti, valamint Horvátországban lévő folyókat veheti igénybe.

A másik kereskedelmi út Alsó-Magyarország déli részén halad át a Dráva mentén, innen Szlavónia és Horvátország peremvidékét szeli át, és végül Buccariba [Bakar] torkollik. Ez a vonal érinti Pécsét, Zágrábot és több kisebb települést Horvátország területén.

Mivel Baja legfontosabb raktározó hely, és egy főútvonal első pontja, miként azt a 6. számú vonal mutatja, belőle ágaztattam ki olyan különböző célállomások felé vonalakat, melyek közvetve a törököknek vannak alárendelve, mégpedig a Duna irányában Oláhországba és Moldvába, sőt az újonnan megszerzett Podolia egyik-másik helységébe.

Ez a vonal elágazás nélkül az erdélyi Alba Juliáig [Gyulafehérvár] visz, átszeli Bácska síkságát és Szegednél eléri a Tiszát, melyet a Maros torkolata felett keresztezve, a Maros mentén halad egészen Gyulafehérvárig, ahol a 11. számú útba torkollik.

Ez a 6. számú főútvonal a Maros folyásirányával szemben szárazföldön halad, míg az ár irányában Gyulafehérvártól egészen Szegedig vízen, mivel Gyulafehérváron, Déván, Aradon át a hajózás Szegedig biztosítva van.

A 11. vonal, amely a 6. számú főútvonal első mellékútja, célállomásának Leopoldot vagy Caminezt tekinthetjük, mely Gyulafehérvártól Torda, Máramaros, Vásárhely és Beszterce, majd a

magas hegységen át a moldvai Hosszúmezőre fut, ahonnét tovább egy vagy több más célállomás felé ágazhat el.

Ez a 6. számú főútvonal folytatódik Erdélyen keresztül, Nagyszeben és a Barcaságon át Doitos szorosnál [Ojtozi szoros] hagyja el az országot, ahol Moldvába lép, és éri el célállomását, Galazot, mely a tatár kereskedők lerakata lehet.

Nagyszebenből egy másik út, a 7. számú mellékvonal ágazik le, mely nem sokkal ezután a Vöröstorony hágónál elhagyja Erdélyt, és az Olt folyó mentén Oláhországban halad tovább, és éri el végcélját, Turát, ahová Nicopolisból [Nikápoly] különböző árukat szállítanak.

Kronstat [Kronstadt, Brassó] és Hermanstat [Hermannstadt, Nagyszeben] között ágazik el két másik mellékvonal, a 8. és a 9., melyek közül az első Erdélyt az Erburg szorosnál [Töröcsvári szoros?], a másik Bosánál [Boza, Bodzavám] hagyja el, hogy aztán Husszúmezőn lefelé haladva Piteætinél találkozzanak, ahonnan tovább menve Bukarest felé Oláhország peremén, Giorgiuba jutunk, majd a Duna partján fekvő Roscigba, ahol Bulgária és Trácia áruja halmozódik fel.

Bajáról indul a 13. számú vonal és a Duna–Tisza közén halad Halas felé, és érinti Szolnokot, Debrecent, Szatmárnémetit, Munkácsot, majd Lengyelországba lép.

Nem feledkezem meg Budáról sem, mint kiindulási pontról, Bajának azonban a forgalom szempontjából nagyobb jelentőséget tulajdonítok.”

II. A TÉRKÉP

Felirata⁵:

Geográfiai térkép, melyet a Budáról és Bajáról, mint kiindulási pontokból mind Lengyelország és Itália, mind pedig Törökország irányában létesítendő, piros vonalakkal jelölt, kereskedelmi utak felvázolásával készítettünk annak érdekében, hogy az idevonatkozó írásunkat áttekinthetőbbé tegyük.

Megjegyzendő: A néhány fekete vonalka árvízvédelmi töltéseket jelöl.

Szerzője: Johann Christoph Müller (név nélkül).

Kéziratos, színezett, 50×74 cm; 1699 (időmegjelölés nélkül).

A térképen az értekezésben részletesen ismertetett útvonalakat Marsigli a szövegnek megfelelően megszámozta. Így tanulmányát olvasva, könnyen és gyorsan követni tudjuk.

Maga a mappa szemmel láthatóan kompiláció. Marsigli és Müller által jól ismert magyarországi területek ábrázolásakor saját méréseikre támaszkodtak. A balkáni, törökországi, adriai és földközi tengeri területek ábrázolásakor azonban egy, a kor színvonalán álló nyomtatott térképet használtak. Ily módon szemünk előtt játszódik le az új ismereteknek egy régi térképbe való beolvasztása.

Nemcsak kartográfiai és – miként fentebb láttuk – kereskedelmi, hanem vízrajzi szempontból is érdekes azonban ez a térkép:

– Rajta találhatjuk a Dunakanyarnak és egyáltalán a Duna magyarországi szakaszának legkorábbi helyes és pontosan datálható Marsigli-Müller-i ábrázolását.

– Első olyan térképünk, mely Magyarország területén árvízvédelmi töltéseket jelöl.

– Egyben első ez a térkép abban a tekintetben is, hogy csillagászati észleléseket használtak egy-egy jelesebb pont pozíciójának a meghatározásához.

Végezetül néhány személyes megjegyzés:

Bár a térképen rajzolásának ideje nincs feltüntetve, pontosan behatárolhatóvá teszi azt annak az iratnak a dátuma, melynek kíséretében Bécsbe került (1699. okt. 16.).

Továbbá szerzője nem szignálta ugyan, ennek ellenére bátran tulajdonítom azt J. C. Müllernek, mivel korábbi levéltári kutatásaim kezembe adták azokat a kulcsokat, melyekkel Müller kéziratos térképeit azonosítani lehet.

Arra vonatkozóan pedig, hogy mennyire egyedülálló és korai tematikus térképről van szó, azt tudom mondani, hogy Athénban a Nemzetközi Térképtörténeti Konferencia résztvevői közül senki

sem ismert ebből a korból ilyen témájú térképet. Így lehet, hogy nemcsak az ország, hanem a világ első kereskedelmi térképét köszönhetjük a háborúval hazánkba került Luigi Ferdinando Marsiglinek és Johann Christoph Müllernek.

IRODALOM

1. Danubius Pannonico-Mysicus. Amszterdam-Hága, 1726.
2. Luigi Ferdinando Marsigli: Allgemeiner Diskurs über den Traffico. A 10. Határjelentés melléklete. Bécs, Staatsarchiv. HKR iratok között – leltározatlan.
3. Allgemeiner Discurs... I. fejezet. Bécs; Staatsarchiv, Kartensammlung HRK 1701 BLG Juli/42. Relation 10. melléklete; avagy MVM (Magyar Vízügyi Múzeum) 1257. (másolat).
4. N. Barbon: Discourse of Trade. 1690.
5. *Mappa Geographica facta in usum commerciorum, a Buda et Baja, tanquam centris, et terminis a quo, tam cum Polonia et Italia, quam praecipue, cum Imperio Ottomanico, per vias, punctis rubris heic expressas, instituendorum: et Scripturae, huc spectanti, clarius lumen praebens. Notandum: paucas illas lineolas nigras (–) denotare Aggeres, aquam impediētes.*

